

Honda heeft een rijke geschiedenis in het sporttoersegment, maar de voorbije jaren was er geen enkel model in het gamma waarmee 's werelds grootste motorfabrikant zich kon meten met de concurrentie. Nu is die concurrentie ook te tellen op de vingers van één hand van een arbeider uit de houtzagerij. Is de komst van de NT1100 misschien niet alleen goed voor Honda, maar ook voor de klasse op zich?

VAN ALLE MARKTEN THUIS

Testlocatie
Tarragona,
Spanje

Omstandigheden
heerlijk weer, zonnig

Temperatuur
12-21 graden

Testkilometers
220

WAAROM RIJDEN WE HEM?

Met de NT650 en NT700 Deauville en de ST1100 en ST1300 maakte Honda naam en faam in dit segment. Is de 2022-NT1100 een combinatie van beide of is het iets helemaal anders?

Bijzonderheden met de NT1100 keer Honda terug naar het sporttoersegment.





Gebruiksgemak, stuurkwaliteiten, blok, comfort, sportief potentieel



Gewenning voor bediening elektronica

Weet je nog toen sporttoeders bijzonder populair waren en een matje in je nek als hip werd gezien? Alles lijkt terug te komen en we duimen vooral voor de sporttoeders. Die lagen immers zelfs goed in de markt toen ze er nauwelijks waren. De vraag die Honda de voorbije jaren het meest moest beantwoorden, was: wanneer komt er een nieuwe Pan European? Daar is nu dus een antwoord op: hij komt er gewoon niet. Wel is er de NT1100. Een tweecilinder, met het hart en het frame van de Africa Twin en een focus op toeren en aandacht voor sportiviteit. Een Gran Turismo dus. Een motor die tijdens de test in Spanje verraste door zijn stuurkwaliteiten. Indrukwekkend hoe goed deze NT1100 stuurt. Precies en verrassend licht. Het past helemaal in het plaatje van de gebruiksvriendelijkheid die Honda wil meegeven aan deze motor.

DCT 2.0

Nu is gebruiksvriendelijk één ding, maar het mag nooit uitmonden in saaiheid. Dat is met de NT1100 gelukkig niet het geval. Het motorblok wordt met exact hetzelfde vermogen (104 pk) overgenomen uit de Africa Twin, maar er is wel wat variatie in de rijmodi. Ook het DCT is verder ontwikkeld, noem het met wat goede

wil DCT 2.0. De schakelacties verlopen nog soepeler, een passagier zal niet eens merken dat er geschakeld wordt. Tenminste als er geopteerd wordt voor dit optionele systeem, klassiek schakelen is natuurlijk ook nog een optie. Eentje die 1.200 euro goedkoper is dan de versie met DCT.

De NT1100 mag dan wel de honger stillen van wie wachtte op een nieuwe Pan, hij is meer dan dat. En de NT1100 is bijgevolg ook meer

RIJDEN MET DE NT1100 IS NIET ALLEEN GEMAKKELIJK, MAAR OOK GEWOON LEUK.



dan een opvolger van de VFR1200, Crossrunner, Crosstourer of beide Deauville-varianten. Gewoon omdat dit een motorfiets is die helemaal biedt wat een sporttoerder anno 2022

moet bieden. Een bijzonder compleet elektronicapakket met daarin vijf rijmodi, instelbare motorrem en traction control en in het geval van onze testmotor ook een DCT met keuze uit vier verschillende schakelkarakters. Standaard gooit Honda daar ook nog handvatverwarming, een middenbok, USB-contactpunten en compatibiliteit met CarPlay of Android bij. De NT1100 is geen evolutie van één van die al dan niet illustere voorgangers, maar een motorfiets die voldoet aan de hoge eisen die je aan een moderne sporttoerder mag stellen. Met comfort en rijgemak hoog in het vaandel, maar net zo goed sportieve kwaliteiten die ervoor zorgen dat rijden met de NT1100 niet alleen gemakkelijk is, maar ook gewoon leuk.

EVEN WENNEN

Met het frame en het blok die nagenoeg identiek zijn aan wat we op de CRF1100L Africa Twin terugvinden, kun je de motor natuurlijk niet compleet nieuw noemen. Hoeft ook niet, want alles heeft zijn deugdelijkheid al bewezen op Honda's allroad en werken met een gedeeld platform helpt ook de prijs te drukken. Zo is de NT1100 zelfs iets goedkoper dan de Africa Twin, terwijl je standaard toch meer hebt.

Honda nam ook de bediening over van de Africa Twin en uit ervaring weten we dat het



altijd even wennen is. Op de linker stuurhelft zitten maar liefst dertien knoppen (als je voor DCT kiest) en daar moet je wel even wegwijs in worden. Soms verdwaal je echt in de knopjes en mogelijkheden, maar weet dat het een kwestie van gewenning is. Maar niet alles went. Zo drukken wij soms nog op de claxon om de richtingaanwijzers te activeren. Ook dat gebeurde op de NT1100, maar na een halve dag in het zadel duw je automatisch wel op de richtingaanwijzers. Je raakt snel vertrouwd met de bediening op de NT1100 en daarna is er geen vuiltje meer aan de lucht.

INSTANT VERTROUWEN

Rijdend wekt de NT1100 ook instant vertrouwen op. Het blok kennen we ondertussen, maar het is goed vast te stellen dat het net zo goed past in dit sporttoerconcept als in een allroad. Heerlijk romige kracht onderin, een sportieve punch in het middengebied en een vermogen dat nog aardig lang doorloopt. Wie sportief wil rijden, zal vaststellen dat dit op de NT1100 beter lukt dan op de Africa Twin. Kortere veerwegen zorgen ervoor dat je minder duikt bij het aanremmen naar de bocht. In combinatie met de 17-inch wielen resulteert dat in een heerlijk stuurgedrag en een uitstekende stabiliteit. We zagen dat de voorrijder op een Africa Twin veel meer wiegbewegingen te verwerken kreeg en minder stabiel naar de bochten reed dan wij. Zolang er geen onverharde ondergrond onder de wielen zit, is de NT1100 de betere van de Africa Twin. Als het lang rechtdoor gaat, toont de windbescherming zijn nut. Onze Spaanse collega's, die een dag voor ons op de NT1100 konden rijden, kregen een fikse regenbui over



DE HONDA NT1100 EN ZIJN ACCESSOIRES

Honda Genuine Accessories. Wie Honda een beetje kent, weet dat de originele accessoires al sinds de jaren zeventig onlosmakelijk verbonden zijn met de (nieuwe) motorfietsen van het merk. Geen motor waar toebehoren meer thuis is dan op een toer-motor. Dus doken we in het bad met originele accessoires van de NT1100.

De NT heeft met, onder andere, standaard zijkooffers, handvatverwarming, middenbok, 12-volt contactpunten en een instelbaar windscherm een zeer complete basisuitrusting. Wie de motor helemaal naar zijn of haar hand wil zetten, heeft voor de traditioneel schakelende versie een quickshifter (met autoblipper) als optie. Er zijn ook nog aluminium panelen voor de bagage. Maar het gros van de accessoires werd gebundeld in drie pakketten.

URBAN PACK

Voor wie vooral meer bagage wil meenemen, zijn/haar passagier extra comfort wil bieden of een helm in een (top) koffer kwijt wil. In de Urban Pack zit een topkoffer (50 liter) met binnenzak, comfortabele ruggensteun voor de passagier en een tanktas van 4,5 liter.

TOURING PACK

Voor meer persoonlijk comfort en extra zichtbaarheid/zicht. Met het geteste en uitstekend bevonden comfortzadel voor rijder/passagier, comfortabele voetsteunen voor de passagier en mistlampen/verstralers.

VOYAGE PACK

Heel eenvoudig: het Voyage Pack combineert het Urban en het Touring Pack. De Full Monty dus met de 50liter-topkoffer met binnenzak, comfortabele ruggensteun, tanktas (4,5 liter), comfortzadels voor rijder/passagier, comfortabele voetsteunen voor de passagier en mistlampen/verstralers.



Het windscherm is alleen verstelbaar bij stilstand. De extra windgeleiders vallen totaal niet op.



Het is connectivity wat de klok slaat. Het levert zoveel mogelijkheden op dat je even nodig hebt om het in je op te nemen.



Een stevige middenbok voor comfortabel parkeren.

zich heen. Ze vertelden dat behalve de kuiten, het hele lichaam letterlijk uit de wind werd gehouden. Het werd zelfs tegen opspattend water beschermd. Honda gebruikt daarvoor extra winddeflectoren onder het windscherm en bij de benen. Dat windscherm is alleen instelbaar in stilstand, Honda ziet dit als een extra veiligheid. Het is maar hoe je het bekijkt. In de praktijk stelden we hoe dan ook vast dat wanneer je de stand van het windscherm eenmaal gekozen hebt, je er niks meer aan verandert. Wij kozen de op één na laagste stand en dat was zelfs op de snelweg goed. Tenzij je een lange rit naar het zuiden of een andere windstreek in gedachten hebt, zul je zelden de hoogte en de hoek van het scherm veranderen.

DOELEN

De extra windgeleiders vallen niet op in het strakke design van de NT1100. De koffers zijn goed in het geheel verwerkt en dat zorgt ervoor dat de Honda achter amper 91 cm breed is. Een helm kun je niet kwijt in een van de koffers, maar los daarvan is de opbergruimte best groot. Dat betekent meteen ook dat je de NT1100 prima kunt

SPORTIVITEIT EN COMFORT GAAN HAND IN HAND.

gebruiken als woon-werkmotor. De Honda is niet alleen een stuk smaller dan een doorsnee allroad met aluminium koffers, maar ook wendbaarder en misschien zelfs comfortabeler. Honda koos voor een design zonder striping of andere opvallende grafische elementen. Kniesoren zullen het ingetogen noemen, maar als je de motorfiets in het echt bekijkt lijkt 'strak' een betere omschrijving. En strak is ook hoe de motor rijdt als je wat harder wilt gaan. Sportiviteit en comfort gaan hier hand in hand en dat is toch een beetje de essentie van wat je in een Gran Turismo wilt terugvinden. Sport en comfort in combinatie met het eerder genoemde gebruiksgemak bij dagelijkse trips; dat betekent dat de Honda NT1100 een bijzonder veelzijdige motorfiets is geworden. □

CONCLUSIE

Met als fundament een bekende basis, heeft Honda met de NT1100 een motorfiets gebouwd die werkelijk alle vakjes aanvinkt op de lijst van een moderne sporttoeder. De motor vult niet alleen een gat op in Honda's gamma, hij voldoet ook aan de eisen die je mag stellen aan een moderne alleskunner. Elektronica, design en uitrusting staan op een hoog niveau. Honda staat bekend om motorfietsen waarop je je snel thuis voelt en de nieuwe NT1100 sluit helemaal aan op

die traditie. Maar hij doet meer dan dat. De Honda biedt naast de eerder genoemde kwaliteiten ook een meer dan gezonde portie rijplezier. En dat is waar het bij motorrijden toch allemaal om moet draaien. Het plezier van die knauw met je rechterpols. Dan kom je vanzelf tot de conclusie dat Honda meer gedaan heeft dan een opvolger bouwen voor één van zijn bekende modellen. Ze hebben gewoon een nieuwe topper op de markt gebracht, die eind januari 2022 beschikbaar is.

Thierry Sarasyn
Testredacteur



TECHNISCHE GEGEVENS

HONDA NT1100

MOTOR

Type	vloeistofgekoelde 270°-parallel-twin, Unicam
Cilinderinhoud	1084 cc
Boring x slag	92 x 81,5 mm
Kleppen/cilinder	4
Compressiever.	10,1:1
Carburatie	elektronische injectie
Koppeling	natte multiplaat, DCT als optie
Transmissie	zesbak
Eindoverbr.	ketting

PRESTATIES

Max. vermogen	77 kW (102 pk) @ 7.500 tpm
Max. koppel	104 Nm @ 6.250 tpm

ELEKTRONICA

Motor	rijmodi, ABS achter uitschakelbaar, instelbare motorrem
Rijwielgedeelte	traction control, uitschakelbaar

RIJWIELGEDEELTE

Frame	semi-dubbel wiegframe
Vering voor	43mm-Showa SFF BP-upside-downvork
Stelmogelijkh.	volledig instelbaar
Vering achter	Showa-monoshock
Stelmogelijkh.	volledig instelbaar
Veerweg v/a	150/150 mm
Rem voor	dubbele 310mm-schijven met radiale vierzuigerklauwen
Rem achter	256mm-schijf met tweezuigerklauw
Banden v/a	180/70-17, 180/55-18

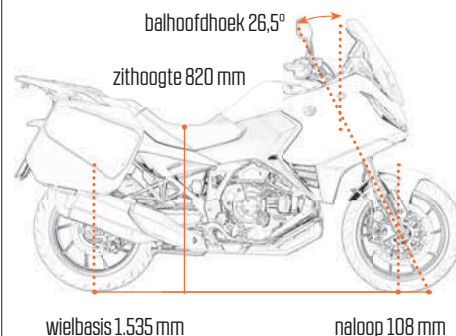
MATEN & GEWICHTEN

Drooggewicht	238 kg (DCT 248 kg)
Tankinhoud	20,4 liter

PRIJS & INFO

Prijs	vanaf € 16.399,-
Prijs België	vanaf € 13.999,-
Importeur	Honda Benelux
Internet	www.honda.nl/motorcycles

AFMETINGEN



**STRAK IS OOK
HOE DE MOTOR RIJDT
ALS JE WAT
HARDER WILT GAAN.**

